Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 40.

(Nr. 8077.) Vertrag zwischen Preußen und Bremen wegen Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Gebiet. Vom 1. Juli 1872.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und der Senat der freien Hansestadt Bremen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Ernst Eduard Hitzigrath und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Duddenhausen, sowie

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Adolph Scholz;

der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Senator Friedrich Ludolph Grave und

den Regierungssekretair Dr. Diedrich Ehmck,

welche vorbehaltlich der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung und der Senat der freien Hansestadt Bremen verpflichten sich wechselseitig, der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welche die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Venlo über Osnabrück nach Hamburg erhalten hat, die Durchführung dieser Bahn durch das Bremische Staatsgebiet zu gestatten.

Artikel II.

Die Bahnanlage im Bremischen Staatsgebiet soll, soweit nicht das Königlich Preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Senat der freien Hansestadt Bremen im Einvernehmen mit einander nachträg-

Ausgegeben zu Berlin den 20. November 1872.

trägliche Abänderungen und Ergänzungen genehmigen oder anordnen, nach den Bauprojekten erfolgen, welche bei den bezüglichen Vertragsverhandlungen zwischen Bremen und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft als maßgebend angenommen sind, wonach die Einmündung der Bahn in das Bremische Gebiet bei Hemelingen resp. Sebaldsbrück und die Ausmündung zwischen Oberneuland und Sagehorn erfolgen soll.

Artikel III.

Behufs dieser Bahnanlage verleiht der Senat der freien Hansestadt Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe ihres Gesellschaftsstatuts auch im Bremischen Gebiete die Rechte einer Korporation und die Befugniß zur Expropriation. Die Gesellschaft soll jedoch nach wie vor ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen behalten und, ungeachtet der Ausdehnung ihres Unternehmens auf das Bremische Gebiet, in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und Verwaltung ihrer Unternehmungen im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preußischen Regierung ressortiren. Insbesondere sollen die Bestätigung künftiger Abänderungen der Gesellschaftsstatuten, die Genehmigung der Erweiterung des Unternehmens, der Emission neuer Stammaktien und Prioritäts-Obligationen, die Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds lediglich der Königlich Preußischen Regierung anheimgestellt bleiben.

Artikel IV.

Ingleichen soll die Genehmigung und die Abänderung der Fahrpläne, sowie die Genehmigung der Tarife und Tarif-Abänderungen auch für die auf Bremischem Gebiete belegene Strecke der Venlo-Hamburger Eisenbahn lediglich und allein der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche den Interessen Bremens jede mit den öffentlichen Verkehrsinteressen vereinbarliche Berücksichtigung gewähren wird.

Demgemäß wird die Königlich Preußische Regierung, welche der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft für den Güterverkehr die Ausführung einer direkten Verbindungsbahn von Hemelingen nach Sagehorn gestattet hat, die Cöln-Mindener Eisenbahnverwaltung anhalten, die fahrplanmäßigen Personen-, Schnell- und Kurierzüge, welche auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn in der einen oder anderen Richtung über Bremen hinausgehen, auf der im Artikel II. des gegenwärtigen Vertrages bezeichneten Bahnlinie durch das Bremische Gebiet zu führen, insoweit nicht nach dem Ermessen der Königlich Preußischen Regierung durch die öffentlichen Verkehrsinteressen andere Dispositionen erfordert werden.

Außer den im Artikel 10. des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hamburg vom 18. März 1868. vereinbarten, zwischen dem Rhein und Hamburg durchzuführenden Zügen sollen zwischen Bremen und Hamburg, soweit das Bedürfniß des Verkehrs es erfordert, besondere Lokalzüge eingerichtet werden, und täglich in der Zeit von 6 Uhr Vormittags bis 11 Uhr Abends in jeder von beiden Richtungen wenigstens eine viermalige Personenbeförderung (einschließlich der in diese Tageszeit fallenden durchgehenden Züge) stattfinden.

Be-

Bezüglich der Tarife wird insbesondere bestimmt, daß die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf ihrer Venlo-Hamburger Bahn im Verkehre mit Bremen sowohl im Binnen- als im durchgehenden Verkehre keine höheren Tarifeinheitssätze in Anwendung bringen darf, als auf ihrer Stammbahnstrecke Cöln-Minden jeweilig Geltung haben werden. Die Strecke Harburg-Hamburg ist bei dieser Tarifberechnung höchstens zu einer Länge von drei Meilen in Ansatz zu bringen. Ferner soll die Gesellschaft auf ihrer Venlo-Hamburger Bahn die Tarife für den Verkehr nach und von Bremen thunlichst nach denselben Grundsätzen wie die Tarife für den Verkehr nach und von Hamburg normiren und für Ausnahmen von dieser Regel der Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums bedürfen.

Artikel V.

Die Landeshoheit verbleibt in Ansehung der Bahnstrecke im Bremischen Gebiete ausschließlich der freien Hansestadt Bremen.

Dem Senate ist es vorbehalten, zur Regelung des Verkehrs zwischen ihm und der Gesellschaft, sowie zur Handhabung der ihm zuständigen Aufsichts- und Hoheitsrechte, einen besonderen Kommissarius zu bestellen. Derselbe hat die Beziehungen des Senats zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen wahrzunehmen, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlage im Bremischen Gebiete oder des Betriebes derselben gegen die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft erhoben werden möchten, hat die Gesellschaft sich der Bremischen Gerichtsbarkeit zu unterwerfen.

Artikel VI.

Die Eisenbahnbeamten sind während ihres Aufenthaltes auf Bremischem Gebiete den Bremischen Gesetzen und Anordnungen unterworfen; jedoch sollen die Beamten, welche beim Bau und Betrieb der Bahn im Bremischen Gebiete stationirt werden, dadurch keine Aenderung ihrer Unterthanenverhältnisse erleiden und, wenn sie nicht Bremische Staatsangehörige sind, während ihres dienstlichen Aufenthaltes nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen sein, welche nach den Bremischen Gesetzen unter gleichen Verhältnissen für alle eine Geschäfts- oder Erwerbsthätigkeit ausübende Fremde zur Anwendung kommen.

Artikel VII.

Für die Bahnpolizei sind die bezüglichen Reichsverordnungen maßgebend; über die etwa zu erlassenden Ausführungsbestimmungen werden beide Regierungen vor dem Erlasse sich benehmen und gleichlautende Bestimmungen zu erzielen suchen.

Artikel VIII.

Die Regelung der Zollverhältnisse erfolgt nach Maßgabe der zwischen den Zollvereinsstaaten und der freien Hansestadt Bremen abgeschlossenen Verträge vom 26. Januar 1856., 14. Dezember 1865. und der zu diesen Verträgen gehörenden Nebenabreden und Ausführungsvorschriften, sowie nach Maßgabe der von dem Bundesrathe des Deutschen Reichs wegen Anwendung dieser Verträge auf

auf die im Bremischen Gebiete liegende Bahnstrecke bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Anordnungen.

Artikel IX.

In Betreff der Telegraphenverwaltung soll die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein, sowohl unentgeltlich zu gestatten, daß längs der Bahn Staatstelegraphen unter den von der Deutschen Reichsregierung festzusetzenden Bedingungen angelegt werden, als auch nach Maßgabe der Anordnungen der Reichsregierung auf den Bahntelegraphen Staats- und Privatdepeschen zu befördern.

Artikel X.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft weder vom Staate noch vom Reiche einen Ersatz in Anspruch nehmen können.

Artikel XI.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Unternehmen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft einschließlich der im Bremischen Gebiete belegenen Bahnstrecke nach Maßgabe ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen eine Eisenbahnabgabe erheben. Von demjenigen Theile dieser Abgabe, welcher durch die Betriebsergebnisse der Bahn von Venlo über Osnabrück nach Bremen und Hamburg einschließlich der Zweigbahn nach Sagehorn, sowie der Zweigbahn von Haltern nach Essen beziehungsweise Gelsenkirchen aufkommt, wird die Königlich Preußische Regierung diejenige Quote, welche bei Repartition nach Verhältniß der Länge dieser Bahnen sich für die im Bremischen Gebiet gelegene Bahnstrecke von Beginn des auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahnlinie Venlo-Hamburg folgenden Kalenderjahres ab ergeben wird, alljährlich an den Senat der freien Hansestadt Bremen überweisen, und an die von ihm zu bezeichnenden Einnahmestellen abführen lassen.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen wird dagegen die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft von allen anderen Abgaben freilassen, namentlich von derselben kein Konzessionsgeld fordern, auch wegen ihres Bahneigenthums und Bahnbetriebes auf Bremischem Gebiete weder Grundsteuer, noch Gewerbe- und Einkommensteuer in Anspruch nehmen.

Artikel XII.

Sollte die Königlich Preußische Regierung dereinst, sei es auf Grund des §. 42. ihres Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., oder im Wege des Vertrages oder aus sonstigem Rechtstitel die Venlo-Hamburger Eisenbahn erwerben, so wird, in Ansehung der im Bremischen Gebiete belegenen Strecke dieser Bahn, der Senat der freien Hansestadt Bremen hierzu die Zustimmung nicht versagen, soll aber zugleich berechtigt sein, alsdann zu jeder Zeit von der Königlich Preußischen Regierung die Uebertragung des Eigenthums der im Bremischen Gebiete liegenden Bahnstrecke gegen Erstattung eines nach Verhältniß des Anlagekapitals zu berechnenden Theiles des aufgewen-

wendeten Erwerbspreises zu verlangen. Sowohl für diesen Fall, als auch wenn es sonst vorkommen möchte, daß die der Gesellschaft ertheilten Konzessionen in dem einen oder in dem anderen Gebiete, oder in beiden Gebieten erlöschen, sind beide Hohe kontrahirende Regierungen einverstanden, daß der einheitliche Betrieb der Bahn nicht aufhört, und werden deshalb sofort das Nöthige vereinbaren, um den Betrieb für beide Gebiete im Zusammenhange nach dem Zwecke und den Modalitäten dieses Vertrages ununterbrochen fortzusetzen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur Ertheilung der Eingangs vorbehaltenen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden binnen 16 Wochen zu Berlin bewirkt werden.

Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel eigenhändig unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin, am 1. Juli 1872.

(L. S.) Hitzigrath. (L. S.) Grave.
(L. S.) Duddenhausen. (L. S.) D. Ehmck.
(L. S.) Scholz.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden ist bewirkt worden.

(Nr. 8078.) **Allerhöchster Erlaß vom 23. Oktober 1872., betreffend den Tarif, nach welchem das Brückengeld für die Benutzung der festen Nahebrücke zwischen Münster a. Stein und Ebernburg im gewöhnlichen Straßen- und Personenverkehr bis auf Weiteres zu erheben ist.**

Auf Ihren Bericht vom 16. Oktober d. J. will Ich der Bayerischen Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen die Berechtigung zur Erhebung eines Brückengeldes für die Benutzung der festen Nahebrücke zwischen Münster a. Stein und Ebernburg im gewöhnlichen Straßen- und Personenverkehr nach Maßgabe des von Mir vollzogenen, wieder beigefügten Tarifs — unter Vorbehalt einer Revision von fünf zu fünf Jahren — hiermit verleihen. Dieser Erlaß ist mit dem Tarife durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 23. Oktober 1872.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

 Ta-

Tarif,

nach welchem das Brückengeld für die Benutzung der festen Nahebrücke zwischen Münster a. Stein und Ebernburg im gewöhnlichen Straßen- und Personenverkehr zu erheben ist.

Vom 23. Oktober 1872.

Es werden entrichtet:	Kreuzer	= Sgr.	Pf.
1) von einem Fußgänger, mit Ausnahme der Kinder unter zehn Jahren, welche frei sind..................	1	.	4
2) für einen leeren oder beladenen Schubkarren, einschließlich des Führers..	1	.	4
3) für ein Stück Vieh, insoweit dasselbe weder angespannt ist, noch geritten wird..............................	1½	.	6
Anmerkung. Von mehreren zusammengehörigen Stücken Kleinvieh (Kälbern, Schaafen, Schweinen u. s. w.) sind nicht mehr als im Ganzen 12 Kreuzer oder 3 Sgr. 6 Pf. zu entrichten.			
4) von einem Reiter, einschließlich des Thieres	3	.	10
5) für ein Fuhrwerk (Chaise, Wagen, Karren u. s. w.), einschließlich der Zugthiere und des Führers:			
a) wenn dasselbe noch mit anderen Personen besetzt, oder wenn es beladen ist	8	2	4
b) in anderen Fällen	4	1	2

Befreiungen.

Brückengeld wird nicht erhoben:

1) von den Salinenarbeitern für ihre Person;
2) von den Einwohnern von Münster a. Stein und Ebernburg (ausschließlich der Kurgäste) für sich, ihr Vieh und landwirthschaftliches Fuhrwerk, sofern es nicht zum erwerbsmäßigen Transport dient;
3) von Equipagen und Thieren, welche den Hofhaltungen der Königlichen Häuser von Preußen und Bayern und des Fürstlich Hohenzollernschen Hauses, sowie den Königlichen Gestüten angehören;
4) von kommandirten Militairs einschließlich der Gendarmerie, einberufenen Rekruten, Fuhrwerk und Thieren, welche der Armee oder Truppen auf dem Marsche angehören; ferner Kriegs-Vorspanns- und Kriegs-Lieferungsfuhren;

5) von

5) von öffentlichen Beamten und deren Fuhrwerk und Thieren bei Dienstreisen, sofern sie sich durch Freikarten deshalb gehörig legitimiren;

6) von Transporten, die für unmittelbare Rechnung des Staats geschehen;

7) von den ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, sowie den auf Kosten des Staats beförderten Kurieren und Estafetten, ingleichen den von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerken und Postpferden, von den Briefträgern und Postboten, sowie von Personenfuhrwerken, welche durch Privatunternehmer eingerichtet und als Ersatz für ordentliche Posten ausschließlich zur Beförderung von Reisenden und deren Effekten und von Postsendungen benutzt werden;

8) von Hülfsfuhren bei Feuersbrünsten und ähnlichen Nothfällen.

Gegeben Berlin, den 23. Oktober 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

(Nr. 8079.) Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Uebergang des Betriebes und der Verwaltung resp. des Eigenthums des Niederschlesischen Zweigbahn-Unternehmens auf die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft. Vom 4. November 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

Nachdem die Generalversammlungen der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft vom 25. Mai 1872. und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 26. Juni 1872. den Uebergang des Betriebes und der Verwaltung, sowie demnächst des Eigenthums an dem gesammten Unternehmen der erstgenannten Gesellschaft auf die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft beschlossen und auf Grund dieser Beschlüsse die hierzu ermächtigten beiderseitigen Direktionen den anliegenden Vertrag vom $\frac{\text{27. Juli}}{\text{6. August}}$ 1872. vereinbart haben, wollen Wir, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, diese Beschlüsse bestätigen, insbesondere auch dem gedachten Vertrage Unsere landesherrliche Genehmigung hiermit ertheilen.

Die gegenwärtige Urkunde nebst Zubehör ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 4. November 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Leonhardt. Camphausen.

Ver-

Vertrag

zwischen

den nach dem Statut der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft vom 8. November 1844. kompetenten Verwaltungsvorständen der genannten Bahn, nämlich:

1) dem vorsitzenden Direktor der Niederschlesischen Zweigbahndirektion, Bürgermeister Robert Berndt,
2) dem Mitgliede der Niederschlesischen Zweigbahndirektion, Königlichen Geheimen Kommerzienrathe Wilhelm Lehfeldt,
3) dem stellvertretenden Mitgliede der Niederschlesischen Zweigbahndirektion, Königlichen Kommerzienrathe Leopold Kempner, sämmtlich zu Glogau,

und

der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau.

Nachdem die Generalversammlung der Aktionaire der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft vom 25. Mai 1872. die Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes, sowie demnächst des Eigenthums der Niederschlesischen Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft beschlossen und die Generalversammlung der Aktionaire dieser Gesellschaft vom 26. Juni cr. die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes, sowie der Erwerbung des Eigenthums der Niederschlesischen Zweigbahn unter den von der Gesellschaft dieser Bahn gestellten Bedingungen genehmigt hat, zum Abschlusse des Vertrages Seitens der Generalversammlung der Aktionaire der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft die nach dem Statut kompetenten Verwaltungsorgane, Seitens der Generalversammlung der Aktionaire der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft die Königliche Direktion dieser Bahn ermächtigt ist, ist folgender Vertrag zwischen den bestellten Vertretern abgeschlossen.

§. 1.

Sogleich nach Allerhöchster Genehmigung dieses Vertrages überträgt die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft bis zu dem nachstehend im §. 7. stipulirten Eigenthumsübergange zunächst den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn, übt denselben aber bis zu Ende dieses Jahres für dieselbe aus und verwaltet und betreibt das Niederschlesische Zweigbahn-Unternehmen bis dahin noch für ihre Rechnung durch ihre Organe; sie wird indessen bei wichtigen Verwaltungs- resp. Betriebsdispositionen sich zuvor mit der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Bahn verständigen.

Mit dem 1. Januar 1873. übernimmt aber Verwaltung und Betrieb des Niederschlesischen Zweigbahn-Unternehmens die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn. Auf diese Behörde gehen daher von diesem Zeitpunkte ab alle in dem durch Allerhöchste Order vom 8. November 1844. bestätigten Gesellschaftsstatut und dessen Nachträgen den Generalversammlungen, der Direktion, dem Ausschusse, sowie dem Syndikus beigelegten Befugnisse, mit Ausnahme der in diesem Vertrage speziell gedachten Fälle, über.

Ingleichen übt dieselbe für die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Aktiengesellschaft zustehen.

Hinsichtlich der in Gemäßheit des oben erwähnten Statuts durch Wahl berufenen Verwaltungsvorstände der Niederschlesischen Zweigbahn wird angenommen, daß dieselben auf Lebenszeit gewählt worden sind.

Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes wird auf fünf und der Stellvertreter auf zwei verringert und sind diese von den bei Uebertragung der Verwaltung vorhandenen aus ihrer Mitte zu wählen resp. auszuloosen.

Der Verwaltungsrath hat das Interesse der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft gegenüber der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, soweit es sich um Erfüllung dieses Vertrages handelt, mit wahrzunehmen.

Die Sitzungen des Verwaltungsrathes wie auch der Generalversammlung der Aktionaire der Niederschlesischen Zweigbahn werden auch künftig in Glogau abgehalten.

Jedoch findet die ordentliche Generalversammlung nicht mehr jährlich, sondern zuerst wieder im Jahre 1875. und sodann jedes fünfte Jahr und zwar zu dem Zwecke statt, um in Gemäßheit der oben getroffenen Festsetzung die Neuwahlen für die nach Ablauf ihrer Amtsdauer ausscheidenden, sowie die inmittelst wegen anderer Ursachen etwa ausgetretenen Mitglieder des Verwaltungsrathes resp. Stellvertreter zu vollziehen.

§. 2.

Die vom 1. Januar 1873. von der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu übernehmende Verwaltung und Betriebsführung erfolgt von dem gedachten Zeitpunkte ab für Rechnung der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft. Auf letztere gehen demnach von diesem Zeitpunkte ab die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über.

Insbesondere fließt der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner der Rücklagen zu dem Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der jetzigen Anleihen der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft und zur Bestreitung der staatlichen Eisenbahnabgabe erforderlichen Beträge etwa verbleibende Reinertrag ausschließlich zu.

§. 3.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich hiermit, aus dem statutmäßigen Reinertrage ihres Unternehmens den Inhabern der Stamm- und Stamm-

Stamm-Prioritätsaktien der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft eine feste, den Vorzug vor der Dividende der Stammaktien und der künftig etwa zu konzessionirenden Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft genießende, jedoch der den Aktionairen der Wilhelmsbahngesellschaft im §. 3. des Vertrages vom 18. resp. 19. Dezember 1869. gewährleisteten Rente von fünf Prozent ihres Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktien-Kapitals und der den Aktionairen der Neisse-Brieger Eisenbahngesellschaft im §. 3. des Vertrages vom 30. resp. 31. Dezember 1869. gewährleisteten Rente von vier und ein halb Prozent ihres Stammaktien-Kapitals in der Rangordnung nachstehende jährliche Rente von vier und ein halb Prozent des Nominalbetrages ihrer Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktien zu zahlen.

Die Zahlung der Rente erfolgt gegen Rückgabe des den Aktien beigefügten Dividendenscheins des betreffenden Jahres in Glogau, Breslau, Berlin und an den sonst von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zu bestimmenden Zahlstellen und wird am 1. April des nächstfolgenden Jahres — also zuerst am 1. April 1874. — fällig. Nach Einlösung der jetzt ausgegebenen Dividendenscheine sollen Zinskupons und Talons nach dem beigefügten Formulare ausgehändigt werden, wonach demnächst die Zahlung der jährlichen Rente in zwei halbjährigen Raten am nächsten folgenden 1. Juli und 2. Januar erfolgt.

Dividendenscheine resp. Zinskupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensions- und Unterstützungskasse der Niederschlesischen Zweigbahn.

§. 4.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft offerirt hierdurch allen Aktionairen der Niederschlesischen Zweigbahn den binnen einer präklusivischen Frist von drei Monaten zu bewirkenden Umtausch von je vierhundert Thaler Nominalbetrag drei und ein halbprozentiger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gegen je dreihundert Thaler Nominalbetrag der Niederschlesischen Zweigbahn-Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktien nebst einer Konvertirungsprämie von sechs Thaler baar für jede Hundert Thaler Nominalbetrag einer Niederschlesischen Zweigbahn-Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktie.

Die vorerwähnte Umtauschfrist beginnt am Tage nach der letzten, die Aufforderung zum Umtausch enthaltenden öffentlichen Bekanntmachung, welche dreimal in Zwischenräumen von je vierzehn Tagen in die zur Aufnahme der Gesellschafts-Veröffentlichungen bestimmten Blätter einzurücken ist.

Durch diesen Umtausch, wobei die umzutauschenden Aktien nebst den noch nicht fällig gewordenen Dividendenscheinen resp. Zinskupons auszuhändigen sind, tritt die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft ohne Weiteres in die Rechte der solchergestalt abgefundenen Aktionaire der Niederschlesischen Zweigbahn.

Für die beim Umtausch, welcher in Glogau, Breslau und Berlin stattfinden wird, etwa nicht mit abgelieferten Dividenden- resp. Zinsscheine ist deren oben bezeichneter Werthbetrag vom Aktionair an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zu vergüten. Die von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf diese

diese Weise erworbenen Niederschlesischen Zweigbahn-Aktien werden für immer außer Kurs gesetzt.

Die drei und ein halbprozentigen Zinsen der an Stelle der Niederschlesischen Zweigbahn-Aktien tretenden Prioritäts-Obligationen werden in halbjährlichen Raten gezahlt und zunächst auf die der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zufließenden Ueberschüsse der Niederschlesischen Zweigbahn, beziehungsweise auf die Dividende der von ihr erworbenen Niederschlesischen Zweigbahn-Aktien und, soweit diese Beträge zur Deckung der Zinsen nicht ausreichen sollten, auf den Ertrag der Oberschlesischen Eisenbahnstrecken radizirt. Bezüglich des letzteren bleibt jedoch den bereits früher für das Unternehmen der Niederschlesischen Zweigbahn und dasjenige der Oberschlesischen Eisenbahn konzessionirten Prioritäts-Obligationen, imgleichen der durch den unter dem 28. Mai 1866. Allerhöchst genehmigten Vertrag vom 23. März 1866. den Aktionairen der Stargard-Posener Eisenbahn gewährleisteten Rente von vier und ein halb Prozent ihres Stammaktien-Kapitals, ferner der durch den Vertrag vom 18. resp. 19. Dezember 1869. den Aktionairen der Wilhelmsbahn gewährleisteten Rente von fünf Prozent ihres Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien-Kapitals und der durch den Vertrag vom 30. resp. 31. Dezember 1869. den Aktionairen der Neisse-Brieger Eisenbahn gewährleisteten Rente von vier und ein halb Prozent ihres Stammaktien-Kapitals das Vorzugsrecht vorbehalten.

Die zum Zwecke der Ausführung dieses Vertrages zu kreirenden Prioritäts-Obligationen, im Gesammtbetrage von zwei Millionen dreimalhundert Tausend Thalern, unterliegen vom 1. Januar 1883. ab der allmäligen Amortisation durch Ausloosung, wozu jährlich ein halbes Prozent des Nominalbetrages derselben verwendet werden soll.

§. 5.

Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft bleiben ihre Vorzugsrechte auf die Niederschlesische Zweigbahn, deren Betriebsmittel und Betriebseinnahmen ungeschmälert vorbehalten.

Jedoch soll die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft berechtigt sein, Namens der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft, die auf dem Niederschlesischen Zweigbahn-Unternehmen ruhenden Prioritäts-Anleihen unter den Bedingungen der betreffenden Privilegien zu der ihr hierfür geeignet erscheinenden Zeit zu kündigen und einzulösen, so bald sie die Mittel zur Einlösung zur Verfügung stellt.

Bis zu dieser Einlösung resp. bis die Prioritäten im Wege der Amortisation oder sonst bezahlt sein werden, verwaltet die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn die Niederschlesische Zweigbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör als einen getrennten Vermögenskomplex und bewahrt dieselbe durch ordnungsmäßige Unterhaltung, namentlich durch gehörige Ergänzung aller Abgänge und durch die den statutarischen Bestimmungen der Niederschlesischen Zweigbahn und den staatlichen Anordnungen entsprechenden Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds, vor einer Werthsminderung.

Zum Zwecke der Vereinfachung der für die Niederschlesische Zweigbahn zu führenden getrennten Rechnung wird festgesetzt, daß die Niederschlesische Zweigbahn

bahn an sämmtlichen Betriebsausgaben des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens in folgender Weise partizipirt:

a) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Meilenzahl der zu den beiderseitigen Unternehmen gehörigen Bahnen;

b) an den Kosten für die Bahnverwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben;

c) an den Kosten für die Transportverwaltung, soweit dieselben für die zum Oberschlesischen Unternehmen gehörigen Lokomotiv-Eisenbahnen gemeinschaftlich verrechnet werden, in nachstehenden Verhältnissen:

α) nach Verhältniß der Wagenachsmeilen:

1) an folgenden Ausgaben des Betriebs-Etats:

Titel V. (Kosten des Bahntransports):

A. Schmier- und Putzmaterial für Wagen,

B. Unterhaltung und Ergänzung der Wagen nebst Zubehör,

Titel VI. (Verschiedene Ausgaben):

C. Miethe und Reparaturkosten fremder Wagen,

2) an folgenden Ausgaben des Erneuerungsfonds:

Titel IV. (Erneuerung des Wagenparks),

β) nach dem Durchschnitte der beiden Verhältnisse der Wagenachs- und der Lokomotiv-Nutzmeilen:

1) an folgenden Ausgaben des Betriebs-Etats:

Titel I., C. Besoldungen,

Titel II., C. Andere persönliche Ausgaben,

Titel III., C. Sächliche Verwaltungskosten,

Titel V., Kosten des Bahntransports (soweit sie nicht die Wagen betreffen),

Titel VI., C. Verschiedene Ausgaben (mit Ausschluß derjenigen für Wagen),

2) an folgenden Ausgaben des Erneuerungsfonds:

Titel III. (Erneuerung der Lokomotiven und Tender).

Den Gläubigern des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens soll erst nach völliger Befriedigung der Prioritätsgläubiger der Niederschlesischen Zweigbahn und nach dem im §. 7. stipulirten Eigenthumsübergange das Vermögen der Niederschlesischen Zweigbahn haftbar werden.

Als

Als Selbstschuldnerin tritt die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft in die von der Niederschlesischen Zweigbahn bisher kontrahirten Prioritäts-Obligationen nicht ein.

Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft behält diese ihren Gerichtsstand in Glogau und soll in dieser Beziehung die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn der Gerichtsbarkeit in Glogau unterworfen sein.

Im Uebrigen hat für die Folge die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft ihren Sitz und ihren Gerichtsstand im Domizile der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.

§. 6.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil des Erlöses der fünfprozentigen Prioritäts-Obligationen der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft Litt. D. zu den im Allerhöchsten Privilegium vom 6. Dezember 1869. (Gesetz-Samml. 1869. S. 1189.) angegebenen Zwecken nach Maßgabe des Bedürfnisses zu verwenden.

§. 7.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft soll berechtigt sein, nach erfolgter Lösung der zwischen der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft und deren Prioritätsgläubigern bestehenden Schuldverhältnisse sämmtliche in Gemäßheit des §. 4. dieses Vertrages nicht umgetauschten Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktien der Niederschlesischen Zweigbahn gegen Zahlung deren Nominalbetrages nach einer drei Monate vorhergehenden Aufforderung als Liquidationswerth einzulösen und die Einlösungssumme der nicht nach Ablauf der drei Monate zur Einlösung präsentirten Stamm- resp. Stamm-Prioritätsaktien gerichtlich zu deponiren. Hierdurch wird die Niederschlesische Zweigbahn mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, dem Reserve- und Erneuerungsfonds, überhaupt mit allen, dem Unternehmen der Niederschlesischen Zweigbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen ohne Weiteres Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft und die Auflösung der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft ohne Weiteres herbeigeführt, deren Liquidation die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft für eigene Rechnung hierdurch übernimmt.

Die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschließen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräußern oder zu verpfänden, oder ihr Grundkapital durch Emission von Aktien oder Anleihen zu erhöhen.

Die Nummern der in Gemäßheit des §. 4. nicht eingetauschten Niederschlesischen Zweigbahn-Aktien, welche in Folge der vorbemerkten Kündigung zur bestimmten Zahlungszeit nicht zur Einlösung präsentirt werden möchten, werden zehn Jahre hintereinander Behufs Empfangnahme der Zahlung jährlich öffentlich aufgerufen.

 Die-

Diejenigen Aktien, welche nicht innerhalb eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung präsentirt sind, werden durch diese Säumniß ohne Weiteres werthlos, welches alsdann unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Aktien öffentlich bekannt gemacht wird. Die Kosten dieser Bekanntmachungen werden aus dem auf die nicht eingelösten Aktien fallenden Kapitalbetrage entnommen, dessen Ueberschuß sodann der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse der Oberschlesischen Eisenbahn zufällt.

Bei der Einlösung der Aktien sind die beim Ablaufe jener im Eingange dieses Paragraphen stipulirten dreimonatlichen Kündigungsfrist noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine resp. Zinskupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von der Abfindung in Abzug gebracht wird.

§. 8.

Mit der Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Niederschlesischen Zweigbahn geht zugleich das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Niederschlesischen Zweigbahn in den Dienst der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über, welche in die mit demselben geschlossenen Verträge eintritt.

Diejenigen Oberbeamten inkl. des Betriebsdirektors, welche in ihren jetzigen Stellungen bei Auflösung der seitherigen Verwaltung nicht fortbeschäftigt werden können, erhalten die ihnen nach Vertrag zustehenden Intraden resp. eine dafür zu vereinbarende Abfindungssumme gewährt, ohne daß sie gezwungen sind, anderweite Geschäfte zu übernehmen.

Die für die Beamten der Niederschlesischen Zweigbahn, deren Wittwen und Kinder bestehende Pensions- und Unterstützungskasse, sowie die für Beamte und Arbeiter bestehende Krankenkasse bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kassen mit den entsprechenden der Oberschlesischen Bahn zu Stande kommt. Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kassen von der Niederschlesischen Zweigbahn übernommenen Verbindlichkeiten ein.

§. 9.

Die auf das Jahr 1872. fallende Dividende der Aktionaire der Niederschlesischen Zweigbahn wird von der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn berechnet und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes der Niederschlesischen Zweigbahn vom Königlichen Handelsministerium festgesetzt.

§. 10.

Die in Folge dieses Vertrages erforderlichen Nachträge zu den Statuten der kontrahirenden Gesellschaften sollen sofort der Königlichen Staatsregierung Behufs Herbeiführung der Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt werden.

§. 11.

Die Kosten dieses Vertrages inkl. des Stempels trägt die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft.

Be-

Behufs Berechnung der Stempel wird bemerkt, daß das Kaufgeld zu ½ für das Mobiliar- und zu ½ für das Immobiliarvermögen der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft gewährt wird.

Glogau, den 27. Juli 1872.

Vorsitzender Direktor der Niederschlesischen Zweigbahn:

Robert Berndt.

Direktor der Niederschlesischen Zweigbahn:

Wilhelm Lehfeldt.

Stellvertretender Direktor der Niederschlesischen Zweigbahn:

Leopold Kempner.

Breslau, den 6. August 1872.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Lentze. Dieckhoff. Grapow.

Förster. Fleck.

Talon

zu der

Aktie der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft

№ .....

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe vom .... ab an den durch öffentliche Bekanntmachung bezeichneten Stellen die ..te Serie der Zinskupons für die Jahre .... bis ...., sofern nicht von dem Inhaber der Aktie bei der unterzeichneten Direktion rechtzeitig Widerspruch dagegen erhoben wird.

Breslau, den ..ten .... 18..

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Faksimile.)

---

2 Thlr. 7½ Sgr. Serie I. № 1.

Erster Zinskupon
für die
Aktie der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft
№ .....

Zwei Thaler sieben und einen halben Silbergroschen hat Inhaber dieses Kupons vom .... ab aus der Hauptkasse der Oberschlesischen Eisenbahn und an den durch öffentliche Bekanntmachung bezeichneten Stellen zu erheben. Dieser Kupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Zahlung präsentirt wird.

Breslau, den ..ten .... 18..

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Faksimile.)

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) das Allerhöchste Privilegium vom 4. September 1872. wegen Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Berncastel zum Betrage von 40,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Trier Nr. 44. S. 203. bis 205., ausgegeben den 31. Oktober 1872.;

2) das Allerhöchste Privilegium vom 4. September 1872. wegen Ausgabe von auf jeden Inhaber lautenden Obligationen der Stadt Kiel im Betrage von 500,000 Thalern oder 1,500,000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 52. S. 351. bis 353., ausgegeben den 25. Oktober 1872.;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 7. September 1872. und der durch denselben genehmigte zweite Nachtrag zu dem Reglement der landschaftlichen Feuer-Versicherungsgesellschaft für Westpreußen vom 16. Februar 1863. durch die Amtsblätter

   der Königl. Regierung zu Danzig Nr. 39. S. 165., ausgegeben den 28. September 1872.,

   der Königl. Regierung zu Bromberg Nr. 39. S. 260/261., ausgegeben den 27. September 1872. (s. auch Gesetz-Samml. S. 640. sub 13.).

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).

Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 41.

(Nr. 8059.) Kreisordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen. Vom 13. Dezember 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen, was folgt:

Erster Titel.

Von den Grundlagen der Kreisverfassung.

Erster Abschnitt.

Von dem Umfange und der Begrenzung der Kreise.

§. 1.

Die Kreise bleiben in ihrer gegenwärtigen Begrenzung als Verwaltungsbezirke bestehen.

§. 2.

Jeder Kreis bildet nach näherer Vorschrift dieses Gesetzes einen Kommunalverband zur Selbstverwaltung seiner Angelegenheiten mit den Rechten einer Korporation.

§. 3.

Die Veränderung bestehender Kreisgrenzen und die Bildung neuer Kreise, sowie die Zusammenlegung mehrerer Kreise erfolgt durch Gesetz.

Die in Folge einer derartigen Veränderung erforderliche Auseinandersetzung zwischen den betheiligten Kreisen ist im Verwaltungswege zu bewirken.

Streitigkeiten, welche hierbei entstehen, unterliegen, vorbehaltlich der Bestimmung im §. 5, der Entscheidung des Verwaltungsgerichts.

Veränderungen solcher Gemeinde- oder Gutsbezirksgrenzen, welche zugleich Kreisgrenzen sind, ziehen die Veränderung dieser Kreisgrenzen ohne Weiteres nach sich.

Ausgegeben zu Berlin den 18. Dezember 1872.

2 Thlr. 7½ Sgr. Serie I. № 1.

Erster Zinskupon

für die

Aktie der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft

№ ....

Zuständigkeitsgesetz v. 26 Juli 1876 — Ges. Saml. Jahrg. 1876 Seite 297 ff.

Zwei Thaler sieben und einen halben Silbergroschen hat Inhaber dieses Kupons vom .... ab aus der Hauptkasse der Oberschlesischen Eisenbahn und an den durch öffentliche Bekanntmachung bezeichneten Stellen zu erheben. Dieser Kupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Zahlung präsentirt wird.

Breslau, den ..ten .... 18..

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

(Trockener Stempel) (Unterschrift in Faksimile.)

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) das Allerhöchste Privilegium vom 4. September 1872. wegen Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Berncastel zum Betrage von 40,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Trier Nr. 44. S. 203. bis 205., ausgegeben den 31. Oktober 1872.;
2) das Allerhöchste Privilegium vom 4. September 1872. wegen Ausgabe von auf jeden Inhaber lautenden Obligationen der Stadt Kiel im Betrage von 500,000 Thalern oder 1,500,000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 52. S. 351. bis 353., ausgegeben den 25. Oktober 1872.;
3) der Allerhöchste Erlaß vom 7. September 1872. und der durch denselben genehmigte zweite Nachtrag zu dem Reglement der landschaftlichen Feuer-Versicherungsgesellschaft für Westpreußen vom 16. Februar 1863. durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Danzig Nr. 39. S. 165., ausgegeben den 28. September 1872.,
   der Königl. Regierung zu Bromberg Nr. 39. S. 260/261., ausgegeben den 27. September 1872. (s. auch Gesetz-Samml. S. 640. sub 13.).

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).